

L'aménagement axé sur le transport en commun : études de cas canadiennes

INTRODUCTION

Ces études de cas portant sur dix exemples d'ensembles résidentiels récents axés sur le transport en commun, situés dans des villes réparties d'un bout à l'autre du Canada, permettent de tirer des leçons pour les futurs aménagements de ce genre. En interviewant des acteurs clés et en interrogeant les occupants, les chercheurs ont examiné les facteurs qui ont contribué à la réussite des ensembles et les obstacles que les promoteurs privés et les organismes publics ont dû surmonter pour les réaliser.

CONTEXTE

À mesure que l'urbanisation progresse au Canada, les villes et les régions métropolitaines doivent relever le défi qui consiste à maintenir et à améliorer leur habitabilité et leur durabilité en dépit d'une croissance démographique souvent rapide. L'un des aspects les plus importants du maintien de l'habitabilité des zones urbaines est le lien entre les utilisations du sol et les transports. La combinaison d'utilisations des sols et la densité d'occupation influent sur la viabilité des transports en commun et d'autres réseaux de transport et, inversement, la disponibilité des transports influe sur les utilisations du sol et les densités d'occupation.

L'idée de concentrer l'aménagement de zones urbaines compactes à utilisations mixtes autour de carrefours de transport en commun est apparue comme une importante stratégie pour : gérer les effets de la croissance; créer des quartiers plus habitables; et réduire l'utilisation des automobiles (et, par le fait même, les émissions de gaz à effet de serre, la congestion et le prolongement coûteux des réseaux routiers).

De nombreux quartiers et centres urbains anciens et bien établis datant d'avant la Deuxième Guerre mondiale illustrent l'intégration réussie des infrastructures de transport et des services dans la conception d'un quartier. Ces endroits

sont caractérisés par des voies de circulation accueillantes pour les piétons, un éventail d'utilisations du sol et de tailles de parcelles, une mixité de densités résidentielles et, des carrefours de transport en commun bien établis. Ils soutiennent un éventail d'options efficaces et fiables en matière de transport.

Cette forme d'aménagement, appelée aménagement axé sur le transport en commun, réapparaît dans des villes partout au Canada, aux États-Unis et ailleurs. L'aménagement axé sur le transport en commun est prometteur en tant que méthode favorisant l'utilisation accrue des transports en commun et la diminution de l'étalement urbain, et en plus, il contribue à l'établissement de quartiers sains où l'on peut se déplacer à pied.

QU'EST-CE QUE L'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN?

Peter Calthorpe, un urbaniste et un des premiers défenseurs de cette approche de l'aménagement, a inventé l'expression *transit-oriented development* ou *TOD* (aménagement axé sur le transport en commun-AATC) pour décrire...

« ... des logements de densité modérée et élevée ainsi que des utilisations publiques, des emplois, des commerces de détail et des services complémentaires... concentrés dans des quartiers à vocations mixtes situés à des points stratégiques le long des réseaux de transport en commun régionaux ». (Traduction libre d'un extrait de P. Calthorpe, *The Next American Metropolis*, 1993).

Ces ensembles résidentiels sont situés à 10 minutes ou à 800 m d'une station de transport en commun ou d'un arrêt important dans des milieux qui encouragent les déplacements à pied (voir la figure 1).

L'ampleur de ces aménagements peut varier. Il peut s'agir de grands lotissements aménagés conformément à un plan d'urbanisme ou du réaménagement progressif d'un quartier, une parcelle à la fois, autour d'un arrêt ou d'un carrefour existant de transport en commun. Dans le cadre des études de cas dont il est ici question, on examine un éventail de types d'ensembles résidentiels de différentes tailles ainsi que de types de transport.

Les ensembles résidentiels aménagés autour de carrefours de transport en commun peuvent être desservis par plusieurs types de transports collectifs, dont :

- l'autobus express;
- le train léger sur rail (TLR)(au niveau du sol);
- le train léger à niveau différent, souterrain (métro) et aérien ou surélevé (aérotrain);
- le train de banlieue, et
- le bateau-bus.



Source de la photo : © 2008 Microsoft Corporation. Tous droits réservés.

Figure 1 Collingwood Village, à Vancouver, a fait l'objet d'une des études de cas. La ligne du SkyTrain (aérotrain) apparaît en jaune et la gare se trouve dans le coin gauche supérieur de la photo. Les immeubles de plus faible hauteur servent à opérer la transition entre le quartier existant et le nouveau, et les immeubles ayant la plus grande densité sont concentrés dans la partie la plus proche de la gare du Skytrain.

MÉTHODOLOGIE

L'équipe de recherche a fait une analyse de la documentation, choisi des ensembles résidentiels possibles, mené des entrevues, réuni des éléments graphiques et rédigé les études de cas. Parmi 25 ensembles possibles, l'équipe en a choisi dix en se fondant sur les critères suivants : à 10 minutes à pied d'une station ou d'un arrêt important de transport en commun, comprenant des utilisations mixtes, pensés en fonction des piétons et ayant une densité suffisante pour soutenir les transports en commun. Il était important de choisir des ensembles résidentiels représentant un éventail de types de transport en commun et de lieux, c'est-à-dire dans des zones urbaines et suburbaines et dans toutes les régions du Canada. Les ensembles comprennent aussi des bâtiments de hauteurs et de densités différentes, selon le contexte urbain.

Chaque étude de cas présente des entrevues avec les acteurs clés suivants :

- Les sociétés locales de transport, afin d'obtenir leur avis sur la croissance régionale et le développement des réseaux de transport en commun, ainsi que sur la relation entre les utilisations du sol et la planification des transports en commun.
- Les promoteurs, pour déterminer ce qui les a motivés à entreprendre le projet, ainsi que ses coûts, la rentabilité de l'ensemble, les facteurs expliquant le succès (par exemple, le soutien de la municipalité), les obstacles rencontrés (par exemple, l'opposition des habitants du quartier) et les moyens qu'ils ont pris pour surmonter ces difficultés.
- Les urbanistes municipaux, pour déterminer les objectifs d'urbanisme de la ville pour le carrefour de transport en commun, l'intervention municipale dans l'établissement de liens pour les piétons et cyclistes, le zonage et d'autres questions liées à la réglementation, les questions financières (par exemple, les incitatifs fiscaux, le partage des frais et les exemptions de droits) et l'apport des occupants du quartier.

L'équipe de recherche a travaillé avec une entreprise d'étude de marché, The Mustel Group, pour interroger les occupants des dix ensembles sélectionnés pour les études de cas. Leur but était de déterminer ce qui les avait motivés à choisir de vivre dans ces aménagements, leur degré de satisfaction, leurs habitudes de déplacement et leurs caractéristiques démographiques. Les consultants ont mené l'enquête prétestée par téléphone, en utilisant des annuaires téléphoniques pour créer l'échantillon de l'enquête¹.

DESCRIPTIONS DES ENSEMBLES CHOISIS POUR LES ÉTUDES DE CAS

L'ensemble **Time** compte deux tours de 258 appartements en copropriété et sept maisons en rangée comprenant des commerces de détail et un centre communautaire au niveau de la rue. Il est situé dans le centre-ville de North Vancouver, de l'autre côté de la rue de la gare du SeaBus, le bateau-bus qui assure le transport des usagers vers le centre-ville de Vancouver. L'ensemble a été aménagé par Esplanade Capital Ventures Limited et Seagate Ventures Ltd. et a été achevé en 2005 (voir la figure 2).



Figure 2 Time, à North Vancouver : Commerces de détail au niveau du sol, immeubles de hauteur plus faible près de la rue et tours de logements en copropriété en retrait. Le paysage de rue et une cour centrale offrent des espaces pour les aménagements publics axés sur les piétons. On voit à l'arrière-plan la gare du SeaBus et le centre-ville de Vancouver.

Collingwood Village est un quartier d'habitation qui a été aménagé conformément à un plan d'urbanisme à Vancouver. Il compte 16 immeubles (des maisons en rangée de quatre étages et des immeubles d'habitation de 6 à 26 étages) offrant 1 917 logements en copropriété et 783 logements locatifs ainsi que des commerces de détail et installations communautaires au niveau du sol. Une gare du SkyTrain (aérotrain) est située dans un angle de ce quartier dont l'aménagement, réalisé par Concert Properties, a été terminé en 2006 (voir la figure 3).



Figure 3 Vue du Collingwood Village, à Vancouver, montrant la rue centrale et des immeubles de formes et de hauteurs variées.

¹ Le fait que de nombreux occupants n'aient que des téléphones cellulaires et qu'ils n'aient pas de ligne terrestre a considérablement limité la taille de l'échantillon. Par conséquent, les chercheurs ont obtenu le taux de réponse visé (au moins 30 ménages par étude de cas, ou 20 % des ménages de chaque étude de cas) pour seulement six études de cas, malgré de nombreuses tentatives pour atteindre les ménages qui ne répondaient pas. L'échantillon comprend donc 33 ménages qui ont répondu à Time (Vancouver), 32 à Port Credit Village (Mississauga), 30 au Village de la Gare (Montréal), 45 à Métropole (Ottawa), 31 à Collingwood Village (Vancouver) et 20 à Les Cochères de la Gare (Montréal).

L'ensemble **Short Street** compte 78 logements en copropriété répartis sur cinq étages ainsi que des commerces de détail au niveau du sol. Il est situé à quelques pas d'un arrêt prévu d'autobus express dans la communauté suburbaine de Saanich, près de Victoria. Le promoteur de cet immeuble terminé en 2006, Short Street Ventures/Darrell Johnson Construction, a fourni aux occupants des laissez-passer d'autobus gratuits valides pour deux ans et a établi un programme de partage de voitures (voir la figure 4).



Figure 4 La hauteur et la forme des bâtiments sont compatibles avec celles des immeubles voisins dans l'ensemble Short Street situé à Saanich, une municipalité de banlieue dans la région de Victoria.

The Bridges est un village urbain qui a été aménagé conformément à un plan d'urbanisme dans un des plus anciens quartiers de Calgary. Une fois terminé, il comprendra 1 575 logements situés dans des collectifs d'habitation de hauteur moyenne et un nombre considérable d'utilisations commerciales et de détail. Une gare de train léger sur rail est située juste au sud du village The Bridges. Corporate Properties & Buildings de la Ville de Calgary est responsable de l'aménagement qui s'échelonne sur la période 2000 à 2011 et auquel participent de nombreux constructeurs qui ont acheté des emplacements dans le cadre d'un processus d'appel d'offres. L'étude de cas porte principalement sur les bâtiments Acqua et Vento, un ensemble de démonstration construit par Windmill Development Group Ltd. entre 2005 et 2007. L'ensemble comprend 44 maisons en rangée situées dans deux immeubles, au-dessus de commerces donnant directement sur la rue (voir la figure 5).



Figure 5 Commerces de détail donnant sur la rue, situés au-dessous de maisons en rangée en copropriété dans l'ensemble Vento du village urbain The Bridges, à Calgary.

Port Credit Village comprend 225 appartements en copropriété répartis dans des immeubles de hauteur moyenne comptant jusqu'à six étages, 168 maisons en rangée et 18 maisons en rangée destinées à la fois à l'habitation et au travail, ainsi que des locaux pour des commerces de détail et bureaux au niveau de la rue. L'ensemble est situé dans le village urbain de Port Credit à Mississauga et est à 400 à 800 m de la gare GO Transit (train de banlieue) qui assure le service jusqu'au centre ville de Toronto. Il a été aménagé par le FRAM Building Group et Slokker Canada (FRAM/Slokker) et achevé en 2005 (voir la figure 6).

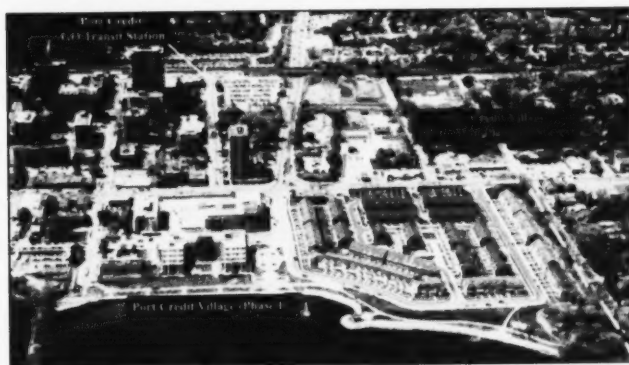
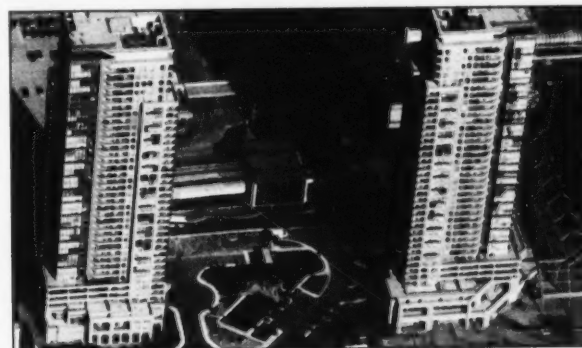


Figure 6 Diversité des utilisations du sol et des types de logements autour d'espaces réservés aux commodités, dont un parc et un sentier le long de la rive du lac dans le quartier Port Credit Village, à Mississauga. Notez l'emplacement de la gare de banlieue à l'arrière-plan.

Equinox comprend deux tours d'habitation de 37 étages comptant 689 appartements en copropriété et certains commerces de détail au niveau de la rue. L'ensemble est à quelques pas de la gare de train léger sur rail de Scarborough, une banlieue de la Ville de Toronto. Aménagé par le Goldman Group et construit par Monarch Construction, il a été terminé en 2005 (voir la figure 7).



Source de la photo : © 2008 Microsoft Corporation. Tous droits réservés.

Figure 7 Les tours de l'ensemble Equinox avec la passerelle (à droite) menant à la gare de train léger sur rail (au centre) dans la banlieue de Scarborough, à Toronto.

Metropole comprend une tour d'habitation de 153 logements en copropriété répartis sur 32 étages ainsi que 68 maisons en rangée. L'ensemble est situé à proximité d'une station du Transitway (réseau d'autobus express) dans un quartier d'Ottawa. Il a été aménagé par Minto Developments Inc. en 2004 (voir la figure 8).



Figure 8 Combinaison de maisons en rangée et d'une tour d'habitation à proximité de la station du Transitway (réseau rapide de transport en commun) à Ottawa.

L'ensemble **Les Cochères de la Gare** est un immeuble de quatre étages comprenant 94 logements en copropriété, situé à quelques pas de la gare de train de banlieue à Sainte-Thérèse, un ancien village dans la région de Montréal. L'immeuble a été aménagé par les Habitations Viagère et terminé en 2005 (voir la figure 9).



Figure 9 Les Cochères de la Gare, près de Montréal, comprenant un sentier public le long du couloir du chemin de fer à l'avant-plan.

Le **Village de la Gare** est partiellement construit. Une fois achevé, il comptera 1 000 logements prenant la forme de maisons individuelles, de duplex, de maisons en rangée et de collectifs d'habitation de trois étages comprenant des commerces. Une école est aussi prévue. Le village est situé à 200 à 750 m de la gare du train de banlieue à Mont-Saint-Hilaire, une petite ville à environ 40 km du centre-ville de Montréal. L'aménagement, qui a commencé en 2002, est assuré par le Groupe Cooke Bombardier Lesage, inc. (Groupe CBL) et se terminera en 2012 (voir la figure 10).



Figure 10 Paysage de rue accueillant pour les piétons, sans garages et allées pour autos, dans le Village de la Gare, près de Montréal.

L'ensemble **Portland Hills** est situé dans une zone suburbaine de Dartmouth, dans la région de Halifax. On y trouve 423 maisons individuelles, 296 maisons en rangée et 440 appartements situés dans des immeubles de quatre étages, ainsi que des commerces de détail, une école et une station d'autobus express. Il a été aménagé par Clayton Developments entre 2004 et 2008 (voir la figure 11).



Figure 11 Le quartier Portland Hills, à Halifax, est un exemple de carrefour de transport en commun entouré principalement de maisons individuelles dans un contexte suburbain.

Constatations

1. Quelles caractéristiques AATC ont été intégrées dans les ensembles?

L'analyse de la documentation indique que les ensembles axés sur le transport en commun doivent comprendre les caractéristiques suivantes :

- des liens piétonniers commodes et agréables;
- des espaces publics de grande qualité (voir la figure 12);
- des densités soutenant les transports en commun, les immeubles aux densités les plus fortes étant situés près d'une station de transport en commun;
- une combinaison d'utilisations du sol, comprenant des attraits pour encourager l'utilisation des transports en commun, comme des commerces de détail pratiques, et

- un stationnement peu visible, le nombre de places devant refléter la possibilité d'une réduction de l'utilisation de l'automobile.

Tous les ensembles sont situés bien en deçà des 800 m (à leur point le plus éloigné) de la station de transport en commun, ou à moins des dix minutes de marche généralement acceptables pour la plupart des gens, et la moitié des ensembles en sont éloignés de moins de 100 m.

Les passages piétonniers sont généralement des sentiers séparés des routes ou situés sur des rues axées sur les piétons, sauf dans deux ensembles où l'environnement piétonnier est agréable à l'intérieur de l'ensemble, mais non pas sur les routes plus achalandées entre lui et la station de transport en commun. Toutefois, un grand nombre des stations ont des styles fonctionnels et peu attrayants. On pourrait améliorer l'interface entre les stations et le reste du quartier.

Tous les ensembles, sauf un, dépassent la densité résidentielle minimale de 22 logements par hectare qui est considérée nécessaire pour soutenir un train léger viable, et la plupart en comptent plus de 100. Les densités les plus faibles se trouvent dans des zones suburbaines ou exurbaines, loin des centres urbains. La moitié des ensembles comprennent une variété de types d'habitations, y compris des logements individuels et collectifs de faible et de grande hauteur, et ceux dont les densités sont les plus fortes sont situés le plus près des stations de transport en commun. Tous les ensembles, sauf deux, prévoyaient une mixité d'usages. Toutefois, les deux faisant exception sont situés dans des zones à vocation mixte.



Figure 12 On trouve des espaces ouverts publics et des liens piétonniers de grande qualité partout dans le village The Bridges, à Calgary.

Tableau 1 Caractéristiques d'un AATC qu'on trouve dans les ensembles ayant fait l'objet des études de cas

Ensemble	Lien piétonnier jusqu'à la station (distance, forme et qualité)	Combinaison de logements	Autres utilisations du sol	Densité rés. brute (log./ha)*	Stationnement
Time, North Vancouver	<ul style="list-style-type: none"> - 325 m - excellent entre Time et la gare du bateau-bus SeaBus - un lien est complètement hors rue, avec une passerelle au-dessus d'une route, des commodités et des espaces paysagers le long de la route - des activités et commerces de détail rendent la gare maritime du SeaBus attrayante - la gare d'autobus est souterraine et peu attrayante 	<ul style="list-style-type: none"> - surtout des tours de logements en copropriété, avec quelques maisons en rangée 	<ul style="list-style-type: none"> - épicerie, pharmacie, centre communautaire - la superficie servant à des fins non résidentielles représente 75 % de la superficie totale de l'emplacement. 	322	<ul style="list-style-type: none"> - 1,3 place par logement, stationnement souterrain - 261 places pour les fins non résidentielles, surtout souterraines, quelques-unes en surface
Collingwood Village, Vancouver	<ul style="list-style-type: none"> - 25 à 700 m - rues accueillantes pour les piétons (arbres, modération de la circulation, petits pâtés avec des allées piétonnières au milieu) et des sentiers traversant des espaces ouverts bien conçus - la gare est peu attrayante 	<ul style="list-style-type: none"> - maisons en rangée/appartements-jardin de 4 étages et immeubles de logements en copropriété et locatifs de 6 à 26 étages 	<ul style="list-style-type: none"> - épicerie, pharmacie, école, centre communautaire, garderie, autres commerces de détail, service de police de quartier - leur superficie en m² représente 6 % de la superficie totale de l'emplacement 	239	<ul style="list-style-type: none"> - 1,35 place par logement dans la phase 1 et 1,04 place dans la phase 2 - toutes souterraines
Short Street, Saanich	<ul style="list-style-type: none"> - 100 m (jusqu'à un arrêt important) - milieu attrayant pour les piétons à l'intérieur de l'ensemble, mais à l'extérieur, les artères sont axées sur l'automobile 	<ul style="list-style-type: none"> - immeubles en copropriété de hauteur moyenne 	<ul style="list-style-type: none"> - commerces de détail - la superficie en m² représente 1,4 % de la superficie totale de l'emplacement 	157	<ul style="list-style-type: none"> - 1,1 place par logement, souterraine - 38 places pour les commerces, en surface, utilisées par les résidents après les heures ouvrables
The Bridges (Immeubles Acqua et Vento), Calgary	<ul style="list-style-type: none"> - The Bridges : 100 à 600 m - Acqua et Vento : jusqu'à 575 m - excellent - sentiers à travers des parcs et rues favorisant les déplacements à pied avec commodités, modération de la circulation - passerelle au-dessus d'une artère 	<ul style="list-style-type: none"> - The Bridges : combinaison de collectifs d'habitation (immeubles de 3 à 12 étages), maisons en rangée et logements destinés à la fois à l'habitation et au travail - Acqua et Vento : maisons en rangée 	<ul style="list-style-type: none"> - Les commerces de détail et autres au niveau de la rue occuperont 10 % de la superficie de The Bridges, alors que 32 % seront réservés aux espaces ouverts - transformer la gare en centre de commerces de détail - Acqua et Vento : le nombre de m² réservés aux utilisations commerciales représente 65 % de la superficie totale de l'emplacement 	moyenne de 320 près de la gare; moyenne de 210 près du quartier existant	<ul style="list-style-type: none"> - 1,25 place par logement, souterraine - 1 place/7 m² de la surface de plancher hors œuvre nette pour les services alimentaires - le stationnement sur rue a été accepté pour les utilisations non résidentielles au rez-de-chaussée, ce qui a réduit de 25 % le besoin de places de stationnement - L'ensemble Acqua a 19 places aux fins commerciales et Vento en a 9
Port Credit Village, Mississauga	<ul style="list-style-type: none"> - 400 à 800 m - excellent sur l'emplacement (sentiers paysagers et espaces ouverts bien conçus) - à l'extérieur de l'emplacement, trottoirs et le long de routes passantes 	<ul style="list-style-type: none"> - immeuble de logements en copropriété de faible et moyenne hauteur, maisons en rangée, logements destinés à la fois à l'habitation et au travail 	<ul style="list-style-type: none"> - locaux de bureau et pour commerces de détail - le nombre de m² réservés aux fins non résidentielles représente 5 % de la superficie totale de l'emplacement 	39	<ul style="list-style-type: none"> - 1,5 à 1,7 place par logement collectif - 3+ par maison en rangée - 70 places pour les commerces, en surface et souterraines
Equinox, Toronto	<ul style="list-style-type: none"> - 25 m - excellent – sentier et passerelle 	<ul style="list-style-type: none"> - tours de logements en copropriété 	<ul style="list-style-type: none"> - commerces de détail - le nombre de m² représente 6 % de la superficie totale de l'emplacement 	543	<ul style="list-style-type: none"> - 1,1 place par logement, toutes les places étant souterraines, sauf 6 en surface

Ensemble	Lien piétonnier jusqu'à la station (distance, forme et qualité)	Combinaison de logements	Autres utilisations du sol	Densité rés. brute (log./ha)*	Stationnement
Metropole, Ottawa	- 200 m - bien - trottoirs sur des rues résidentielles et sentier hors rue	- tour de logements en copropriété et maisons en rangée	- aucune, mais l'ensemble est situé dans un quartier à vocation mixte	79	- 1 place par logement dans la tour d'habitation, souterraines (plus quelques-unes en surface) - 1 à 2 places par logement pour les maisons en rangée (allées et garages)
Les Cochères de la Gare, Sainte-Thérèse	- 90 m - excellent - sentier hors rue	- immeubles de logements en copropriété de hauteur moyenne	- aucune, mais située dans une petite ville à vocation mixte	134	- 1 place par logement, en surface - cachés dans une cour intérieure
Village de la Gare, Mont- Saint-Hilaire	- 200 à 750 m - bien - sentiers et rues accueillantes pour les piétons avec trottoirs	- maisons individuelles, duplex, maisons en rangée et immeubles d'appartements de faible hauteur	- comprendra des utilisations commerciales, des installations communautaires et une école	- 30 log./ha pour les logements collectifs et 20 pour les maisons individuelles	- 1,5 place par logement, en surface - 444 en surface dans le parc de stationnement incitatif
Portland Hills, Dartmouth	- 50 à 500 - beaucoup de sentiers récréatifs menant à la station et trottoirs sur les rues résidentielles et les artères	- maisons individuelles, maisons en rangée et immeubles d'appartements de faible hauteur	- commerces de détail - le nombre de m ² représente 7 % de la superficie totale de l'emplacement	10,6	- 1,4 place par logement collectif, ½ place souterraine, ½ place en surface - 2 par maison individuelle, garage et allée - 35 places pour les commerces et 231 dans le parc de stationnement incitatif, en surface

* On calcule la densité résidentielle brute en divisant le nombre de logements par la superficie de l'emplacement.

2. Est-ce que l'accès au transport en commun et à d'autres commodités est un facteur qui a motivé les choix des promoteurs et des occupants?

Tous les promoteurs² étaient d'avis que la proximité du transport en commun avait aidé à faire la promotion de l'aménagement auprès des futurs occupants ou qu'elle avait été un facteur les ayant incités à choisir de construire leur ensemble à cet emplacement. Certains ont dit qu'elle avait été un important facteur et qu'elle leur avait permis de vendre les logements un peu plus chers (par exemple, pour Collingwood Village, Time et Equinox).

La proximité du transport en commun a été le principal facteur ayant motivé le choix des occupants interrogés dans trois ensembles sur six³ (Time, Collingwood et Village de la Gare). Lorsqu'on leur a demandé si ce facteur avait beaucoup ou quelque peu influencé leur décision, le pourcentage le plus bas a été de 45 % pour une étude de cas et a atteint jusqu'à 85 % dans d'autres.

Généralement, les occupants des ensembles avaient un excellent accès aux commodités ou agréments naturels ou aux deux (par exemple, des quartiers dynamiques et diversifiés, un front d'eau ou des sentiers récréatifs). La proximité des commodités a été le principal facteur ayant motivé la décision des occupants interrogés pour deux ensembles sur six (Port Credit Village et Metropole) et le deuxième facteur pour deux autres (Time et Village de la Gare). La plupart des promoteurs considéraient la qualité des commodités locales comme un important facteur ayant motivé leur décision d'investir.

3. Est-ce que les ensembles ont été un succès financier pour le promoteur?

Tous les promoteurs, sauf un, ont dit que l'ensemble avait produit les profits escomptés. Celui qui a dit que l'ensemble n'avait pas été aussi rentable que prévu (Short Street) a attribué la situation principalement aux augmentations des coûts de construction et aux retards pendant le regroupement des terrains. Les ensembles The Bridges et Time ont produit des bénéfices plus élevés que prévu.

² À Portland Hills, la station de transport en commun a été construite après le début de la première phase d'aménagement. Le promoteur a toutefois indiqué que lors des phases subséquentes, la proximité de la station de transport en commun est un facteur qui a motivé la décision des acheteurs.

³ Dans le cas de l'enquête auprès des occupants, on a pu obtenir une taille d'échantillon suffisante pour seulement six des 10 études de cas. On trouvera les taux de réponse à l'enquête dans la note de bas de page 3. Nous présentons d'autres constatations découlant de l'enquête plus loin dans cet article.

4. Est-ce que les ensembles ont été une initiative des municipalités? Étaient-ils compatibles avec les plans locaux ou régionaux de transport/ d'utilisation du sol?

Tous les ensembles, sauf un, cadrent avec les buts de la municipalité en matière d'aménagement compact, diversifié et accueillant pour les piétons autour des carrefours de transport en commun. La seule exception est l'ensemble Portland Hills pour lequel la région a, en fin de compte, ajouté par la suite des services de transport en commun rapide dans une zone suburbaine de densité plus faible déjà planifiée.

Dans quatre cas (Time, The Bridges, Collingwood Village et Les Cochères de la Gare), c'est la municipalité qui avait pris l'initiative des ensembles, en modifiant le zonage et en regroupant des parcelles de terrain publiques situées à proximité de stations de transport en commun, puis en les vendant à des promoteurs qui devaient respecter des critères de conception précis. Dans un autre cas, celui du Village de la Gare, le promoteur, la société locale de transport et la municipalité ont travaillé ensemble à l'aménagement de la station de transport en commun et du quartier. Des promoteurs privés ont été les instigateurs des autres projets, mais ils appuyaient les buts municipaux globaux visant l'aménagement centré sur les stations de transport en commun existantes, ce qui a facilité les approbations et la coopération entre les parties. Dans un cas (Portland Hills), la station de transport en commun a été ajoutée après que le promoteur a entrepris l'aménagement du quartier résidentiel.

Time et Collingwood Village : Les investissements de la société locale de transport doivent appuyer le plan de croissance du Greater Vancouver Regional District (GVRD) qui concentre la croissance autour de centres régionaux compacts, complets et offrant des choix de transport dans des zones bien desservies par les transports en commun. Dans le cas de l'ensemble Time, la Ville de North Vancouver a modifié le zonage et regroupé des parcelles de terrain dans la zone industrielle en déclin entourant la gare du SeaBus en vue de leur réaménagement axé sur le transport en commun par des promoteurs privés. Dans le cas de Collingwood Village, la Ville de Vancouver a élaboré un plan d'urbanisme, modifié le zonage du terrain et négocié avec le promoteur pour qu'il inclue certaines caractéristiques précises de l'aménagement axé sur le transport en commun (d'autres détails suivent sur ces deux ensembles).

Short Street : La stratégie de croissance régionale du Capital Regional District (Grand Victoria) concentre la croissance dans huit centres axés sur le transport en commun (favorisant les déplacements à pied, un aménagement compact et une combinaison d'usages). Cet ensemble est situé dans l'un d'entre eux et le district de Saanich considère qu'il cadre bien avec ses objectifs pour ce centre.

The Bridges (immeubles Acqua et Vento) : C'est la Ville de Calgary qui se charge de l'aménagement de ce quartier conformément à un plan d'urbanisme axé sur le transport en commun, en vendant des terrains viabilisés à des promoteurs privés (voir les détails ci-après). De nombreuses politiques et lignes de conduite ont été adoptées pour intégrer l'utilisation du sol et le transport partout dans la Ville de Calgary, y compris les lignes directrices adoptées par la Ville en 2004 sur l'aménagement des zones situées à 600 m ou moins d'une station de transport en commun. Récemment, il y a eu une certaine intensification de l'activité dans quelques gares du train léger sur rail à Calgary. Grâce aux efforts de densification au carrefour The Bridges, le nombre d'usagers à cette gare a augmenté de 30 % par rapport à ce qu'il était lorsqu'elle desservait l'ancien hôpital, et ce, bien avant la fin de la construction.

Port Credit Village : La Ville de Mississauga encourage les densités et les utilisations du sol pouvant soutenir le transport en commun près des gares du train de banlieue GO Transit. À Port Credit, qui a un centre-ville historique à vocation mixte, la gare du train de banlieue existe depuis de nombreuses années et la zone environnante s'est progressivement densifiée à mesure que les promoteurs y ont construit des ensembles (voir la figure 13).



Figure 13 Utilisations commerciales à proximité de la rue principale historique de Port Credit, à Mississauga.

Equinox : Cet ensemble cadre bien avec l'orientation du plan directeur de Scarborough prévoyant la densification autour du centre-ville et de la station de train léger sur rail. On a constaté des augmentations considérables de la population et du nombre d'usagers dans la zone, ce qui a amené la société locale de transport et la municipalité à examiner les moyens possibles d'accroître la capacité de cette ligne achalandée.

Metropole : C'est un promoteur privé qui a pris l'initiative de ce projet qui est conforme aux plans et politiques de la Ville d'Ottawa encourageant une densité plus forte près des stations de transport en commun. La station d'autobus rapide existe depuis plusieurs années et la zone environnante se densifie progressivement.

Village de la Gare : Ce quartier conforme à un plan d'urbanisme a été aménagé de concert avec la station de train de banlieue. L'agence de transport et la Ville de Mont-Saint-Hilaire, près de Montréal, ont acheté le terrain pour la station du promoteur, travaillé avec lui à la planification de l'aménagement de l'emplacement du Village de la Gare et partagé les coûts des infrastructures.

Les Cochères de la Gare : La Ville de Sainte-Thérèse, près de Montréal, a produit un plan conceptuel pour le réaménagement de la zone industrielle à proximité de la ligne du train de banlieue de concert avec la station. La municipalité a adopté des changements du zonage pour soutenir l'aménagement centré sur le transport en commun et a acheté et viabilisé les terrains avant de les revendre à des promoteurs.

Portland Hills : À l'origine, le quartier Portland Hills ne devait pas être un quartier aménagé en fonction du transport en commun. Pendant qu'un promoteur privé aménageait la phase I du quartier, la société des transports de la municipalité régionale de Halifax a acheté l'emplacement du promoteur pour la station d'autobus rapide. Elle a établi le nouvel itinéraire et la station en se fondant sur la demande existante de transport en commun, la disponibilité de terrains et les plans d'aménagement de nouveaux ensembles résidentiels le long du couloir.

5. Est-ce que l'appui de la municipalité a beaucoup contribué au succès de l'ensemble?

Dans tous les cas étudiés, le promoteur et la municipalité ont collaboré à la réalisation du projet. Généralement, les promoteurs étaient d'avis que l'appui de la municipalité avait été un facteur clé de succès. Dans la plupart des cas, la municipalité s'était montrée flexible en ce qui concerne le stationnement et le zonage. Dans d'autres, elle assurait le marketing du quartier et partageait les coûts des infrastructures et des commodités collectives. En retour, les municipalités demandaient aux promoteurs de fournir certaines infrastructures, comme des liens piétonniers jusqu'à la station de transport en commun. Dans certains cas, les exigences municipales en ce qui concerne ces commodités faisaient augmenter les coûts et réduisaient les profits.

Time : La Ville de North Vancouver a regroupé plusieurs parcelles de terrain dont elle était propriétaire dans une ancienne zone industrielle en déclin et a cherché à réaménager la zone à proximité d'une plaque tournante de transport en commun pour en accroître la densité et en diversifier les utilisations. Elle a changé le zonage de ces parcelles et a passé des marchés avec des entreprises privées pour en assurer l'aménagement. La Ville a exigé que le promoteur de Time construise un centre communautaire, des commerces de détail, des liens piétonniers jusqu'à la gare et un stationnement public, mais a permis des modifications du zonage et une augmentation de la densité. Elle a aussi mené une consultation publique et assuré la commercialisation du projet dans l'ensemble de la région de Vancouver.

Collingwood Village : La Ville de Vancouver a créé un plan pour la zone adjacente à la station avec un important apport du public sur une période de huit ans, ce qui a entraîné la modification du zonage de l'emplacement, auparavant réservé aux utilisations industrielles, et l'établissement de caractéristiques de conception précises. Elle a mené d'autres consultations publiques pendant qu'elle négociait diverses commodités et caractéristiques de conception avec le promoteur, y compris un centre communautaire et un service de police de quartier. La municipalité a réduit les exigences en matière de stationnement de 1,5 place par logement à 1,34 et au cours des phases ultérieures, à 1,04 place par logement. Elle a aussi collaboré avec le promoteur pour construire les logements locatifs et a versé 5 millions de dollars pour les commodités.

Short Street : Le district de Saanich a collaboré avec le promoteur et la société locale de transport pour créer un système de laissez-passer d'autobus gratuits valables pour deux ans à l'intention des occupants. Cette initiative et d'autres efforts du promoteur pour axer l'aménagement sur le transport en commun, comme le programme de partage de voitures, ont amené la municipalité à réduire le stationnement requis de 21 %, jusqu'à 1,1 place par logement. La municipalité a approuvé la modification du zonage et appuyé des dérogations aux normes d'ingénierie, comme des rues plus étroites et des trottoirs plus larges pour favoriser les déplacements à pied, bien que l'obtention des approbations pour ces caractéristiques non standard auprès du département d'ingénierie ait été difficile et longue.

The Bridges (immeubles Acqua et Vento) : La Ville de Calgary a obtenu les approbations du service d'urbanisme, établi les lignes directrices pour la conception et construit les infrastructures, et elle vend maintenant les terrains entièrement viabilisés à des constructeurs du secteur privé, dont le constructeur d'Acqua et de Vento. La municipalité a construit les infrastructures suivantes : un grand parc; un réseau de rues et de sentiers accueillants pour les piétons; une passerelle (voir la figure 14) et une place à la gare du TLR; de nouveaux points d'accès, de moindre envergure, au quartier; et de nouveaux services publics. Il a été plutôt difficile d'obtenir l'approbation de la part de certains services municipaux en ce qui concerne les routes, les paysages de rue, les espaces ouverts, les aménagements paysagers et les stationnements non standard. Par conséquent, on a mis sur pied un comité sur les infrastructures adaptées qui a été chargé de prendre les décisions concernant les caractéristiques non standard, afin de veiller à ce que des experts techniques participent à la création et à l'acceptation des nouvelles normes.



Figure 14 La passerelle enjambant une artère achalandée près du village urbain The Bridges, à Calgary, fait partie d'un réseau accueillant de passages et d'espaces ouverts pour les piétons.

Port Credit Village : La Ville de Mississauga et le promoteur ont partagé les coûts d'aménagement d'un sentier public et d'un vaste parc le long de la rive du lac. La Ville considérait le projet comme une occasion de réaménager un site industriel vacant, de redonner au public l'accès au bord de l'eau et de faire la démonstration de l'AATC au moyen de densités suffisantes pour soutenir ces modes de transport, d'utilisations diversifiées, de liens piétonniers et d'espaces publics (voir la figure 15).



Figure 15 Un square entouré de commerces de détail et d'autres utilisations du sol dans le quartier Port Credit Village, à Mississauga.

Equinox : En échange d'un accroissement de la densité, la Ville a exigé du promoteur qu'il construise à ses frais une passerelle publique (voir la figure 7) et un passage piéton jusqu'à la gare de transport en commun, au coût de 270 000 \$, et contribue à hauteur de 70 000 \$ à l'aménagement d'un terrain de jeux dans un parc public. La Ville de Toronto a autorisé une modification du Plan officiel et du zonage pour permettre les utilisations résidentielles et la densification que proposait le promoteur.

Metropole : La Ville d'Ottawa s'est montrée flexible en ce qui concerne le zonage et le stationnement, en n'exigeant qu'une place par logement dans les immeubles situés à 400 m au moins d'une station de transport en commun. Elle a travaillé avec le promoteur et les propriétaires immobiliers voisins afin d'aménager un sentier piétonnier à travers l'emplacement jusqu'à la station.

Les Cochères de la Gare : Selon le promoteur, la Ville de Sainte-Thérèse a joué un rôle clé dans le succès de l'ensemble. La municipalité a créé un plan d'aménagement pour la zone, modifié le zonage et acheté et viabilisé les terrains avant de les vendre aux promoteurs. De plus, elle a créé un parc linéaire et des sentiers le long de la voie ferrée (voir la figure 9) et mené une consultation publique sur le plan d'aménagement qui a aidé les promoteurs individuels à faire accepter leurs projets individuels aux résidents de l'endroit.

Village de la Gare : Le promoteur, la Ville de Mont-Saint-Hilaire et l'agence de transport ont partagé les coûts des infrastructures, de la préparation de l'emplacement et de l'aménagement de la gare et ont collaboré à l'établissement des lignes directrices d'aménagement. Les négociations relatives au partage des frais ont été complexes et longues. La municipalité a aidé à faire le marketing du quartier et a réduit le nombre de places de stationnement requises de 2,0 à 1,5 place par logement. Elle a aussi exigé qu'il n'y ait pas de stationnement pour la zone commerciale autour de la station.

Portland Hills : À l'origine, le quartier ne devait pas être aménagé en fonction du transport en commun, mais la municipalité régionale de Halifax a négocié avec le promoteur afin qu'il inclue des stratégies axées sur le transport en commun, comme des liens piétonniers jusqu'à la station et des densités d'occupation des sols plus grandes à proximité de la station.

6. Est-ce que l'opposition des habitants du quartier a été un obstacle, et si oui, comment l'a-t-on surmonté?

Dans tous les cas à l'étude, la municipalité a mené une consultation publique et a collaboré avec les promoteurs et les résidents du quartier pour régler les sources de préoccupation. Dans environ la moitié des cas (c.-à-d. Time, Collingwood Village, The Bridges et Les Cochères de la Gare), une consultation approfondie sur un plan régional a favorisé l'acceptation des projets individuels par la collectivité.

Plusieurs urbanistes municipaux ont constaté des incompatibilités entre les préoccupations des résidents du quartier et les buts en matière de densification. Par exemple, les voisins habitant des zones à densité plus faible peuvent s'opposer aux logements à densité moyenne ou élevée, même si ces derniers sont souhaitables du point de vue de l'AATC. Les promoteurs se sont donc efforcés d'atteindre cette densité d'une façon acceptable pour les habitants du quartier, par exemple, en opérant une transition vers des densités plus faibles à proximité des quartiers existants. On a mentionné que des préoccupations subsistaient concernant les changements globaux apportés au quartier dans seulement deux cas.

Time : La Ville a consulté le public concernant le plan de réaménagement de la zone Lonsdale. Certains résidents se sont opposés à la proposition en raison de la densité, des vues et de la hauteur, mais l'ont appuyée après que le promoteur a réduit la hauteur des bâtiments. On considère maintenant l'ensemble comme un ajout positif au quartier.

Collingwood Village : Une communication soutenue avec les groupes de voisinage tout au long du processus a permis d'obtenir un solide appui de la population locale. Un plan bien conçu prévoyant un aménagement échelonné sur 16 ans a aidé à faciliter la transition des utilisations industrielles légères aux utilisations résidentielles. Le promoteur a collaboré avec la Ville pour trouver des moyens innovateurs de tenir compte de ses préoccupations et objectifs à long terme. Des augmentations de la densité ont été négociées en échange d'importantes commodités et caractéristiques de conception. Par exemple, bien que l'ensemble ait une densité plus forte que le quartier environnant, le promoteur a atteint un grand niveau de compatibilité avec ses environs grâce à des transitions d'échelle et des initiatives de conception urbaine appropriées. Entre autres, il a entouré les tours d'habitation d'immeubles de moyenne hauteur et a bâti les tours en retrait de la rue.

Short Street : L'ensemble découle d'un plan de la municipalité visant à densifier la zone. Il n'y a pas eu d'opposition, parce que peu de personnes habitaient déjà à proximité.

The Bridges (Acqua et Vento) : Les vastes consultations publiques menées par la municipalité ont aidé à atténuer le tollé initial soulevé par la décision prise par la province de réimplanter l'hôpital ailleurs. Grâce aux consultations sur le plan conceptuel pour la zone et les exigences auxquelles les constructeurs devraient satisfaire pour se conformer aux lignes directrices en matière de conception, les résidents locaux savaient avec un grand degré de certitude quel type de quartier serait construit (voir la figure 16). Par conséquent, aucun des permis demandés pour les phases un ou deux n'a été contesté. Les immeubles ayant la densité la plus forte étaient situés autour de la gare de transport en commun et des immeubles de moins grande hauteur ont été construits aux abords de l'ensemble pour en améliorer l'intégration avec les quartiers existants.



Figure 16 Les entrées individuelles à partir du trottoir et le retrait de cet immeuble de six étages dans le quartier The Bridges lui donnent une échelle humaine.

Port Credit Village : Les hauteurs et la densité proposées par le propriétaire antérieur avaient soulevé une opposition considérable. On a donc exigé qu'elles soient réduites. Après avoir examiné la proposition, la municipalité a entamé une révision du plan du district, ce qui a suscité un intérêt considérable parmi les résidents du quartier. Elle a alors entamé un long et complexe processus de consultation, comprenant des réunions, des ateliers et des assemblées publiques, pour créer un plan viable. La municipalité et la collectivité ont travaillé avec le promoteur actuel pour produire un plan d'urbanisme qui a influé sur une nouvelle proposition qui a fini par être approuvée. De façon générale, la proposition a bénéficié de l'appui de la collectivité, bien que certaines préoccupations persistent concernant la densification de la zone plus vaste.

Equinox : La municipalité s'est entretenue avec un comité consultatif et a tenu une assemblée publique avec le promoteur pour recueillir les avis de la population. Elle a demandé des révisions de la proposition en se fondant sur les préoccupations soulevées, dont le manque d'espaces verts et de liens piétonniers directs avec la station de transport en commun. Depuis l'achèvement de l'ensemble, la plupart des gens reconnaissent qu'il anime la zone et ouvre la vue sur le parc.

Metropole : Les voisins se sont opposés à la proposition originale qui prévoyait deux tours d'habitation de moyenne hauteur. Par conséquent, le promoteur a remplacé les deux tours par une seule et des maisons en rangée, puis a fait faire des études de l'incidence sur l'ensoleillement et la circulation pour atténuer les préoccupations et obtenir l'approbation du projet. Plus tard, on a entrepris l'établissement d'un plan d'urbanisme pour la zone afin de venir à bout des préoccupations qui subsistaient dans la collectivité concernant la densification de la zone en général.

Village de la Gare : On a répondu aux préoccupations de la collectivité concernant l'envergure du projet et la circulation en incluant un large boulevard entre la gare et les routes existantes. On a atténué les préoccupations concernant la contamination de l'emplacement et les usages mixtes en fournissant de l'information aux résidents.

Les Cochères de la Gare : La Ville de Sainte-Thérèse a aidé à obtenir l'appui du public pour le projet au moyen de consultations sur le plan pour le secteur. Au début, les résidents se sont dits préoccupés par les hauteurs et densités envisagées, mais des plans détaillés d'urbanisme et d'aménagement ont aidé à atténuer ces craintes.

Portland Hills : La municipalité a coordonné l'apport de la collectivité. Les voisins tenaient surtout à ce que les nouveaux logements adjacents aux maisons individuelles existantes aient une densité et un type semblables. Au cours d'un long processus de négociation, le promoteur a modifié le plan pour tenir compte de cette préoccupation et la municipalité l'a approuvé, malgré le fait qu'une densité plus forte aurait été plus appropriée pour un AATC.

7. Dans quelle mesure les prix de vente et les loyers des logements se comparent-ils aux moyennes dans la localité?

Comparativement aux prix de vente ou loyers moyens demandés pour le même type de logement construit pendant la même année dans la collectivité, le coût d'un logement dans quatre des ensembles était plus élevé que la moyenne. Toutefois, le coût d'un logement était identique à la moyenne locale dans quatre cas (Collingwood Village, Short Street, Time et Village de la Gare) et plus bas dans deux autres (Equinox et Les Cochères de la Gare).

8. Qui sont les occupants?

Voici les principales constatations d'une enquête auprès des occupants de six des ensembles ayant fait l'objet des études de cas⁴ :

- Le revenu du ménage des répondants de quatre ensembles était supérieur à la moyenne pour la région métropolitaine de recensement (RMR). Dans deux d'entre eux (Les Cochères de la Gare et Collingwood), un pourcentage plus élevé de répondants avait un revenu moyen.
- Dans cinq des cas, la taille du ménage était plus petite que la moyenne pour la RMR, et dans un cas, elle était la même (Village de la Gare).
- Les répondants de quatre des ensembles étaient plus jeunes que la moyenne dans la RMR et ceux de deux autres (Metropole et Port Credit Village) étaient plus âgés. Dans ces deux derniers cas, la proximité du transport en commun n'avait pas été un des principaux facteurs ayant motivé le choix de cet emplacement.

9. Quelles sont les habitudes de déplacement des occupants?

- Le taux de propriété d'un véhicule automobile était plus élevé que la moyenne pour la RMR dans quatre ensembles, plus bas dans un autre (Collingwood Village) et le même dans le dernier (Time). Toutefois, dans ce dernier cas, moins de ménages possédaient deux automobiles.

⁴ Les chercheurs ont obtenu une taille d'échantillon suffisante pour l'enquête auprès des occupants de seulement six des dix études de cas. La note de bas de page 3 donne de l'information détaillée sur les taux de réponse à l'enquête.

- Le pourcentage de répondants qui utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail était considérablement plus élevé que la moyenne pour la RMR dans quatre ensembles. Dans deux de ceux-ci (Village de la Gare et Time), le pourcentage d'usagers était deux fois plus élevé que la moyenne et dans un autre (Collingwood Village), il était trois fois plus élevé. Le pourcentage de personnes empruntant les transports en commun pour se rendre au travail était légèrement plus bas que la moyenne pour la RMR dans Les Cochères de la Gare, mais supérieur à la moyenne pour la collectivité locale. Il correspondait à la moitié de la moyenne parmi les répondants de Port Credit Village, où notre enquête indique que les répondants sont plus riches et plus âgés que la moyenne et où l'on trouve moins de personnes et plus de voitures par ménage. La plupart des répondants de ce quartier ont indiqué que la proximité des commodités, comme les magasins, les parcs et les sentiers, avait été la principale raison les ayant motivés à choisir cet endroit.
- Dans cinq des cas à l'étude, tous les répondants qui utilisaient les transports en commun pour se rendre au travail se rendaient à pied à la station, alors que c'était le cas pour la plupart des usagers dans un autre quartier (Village de la Gare).
- Un petit pourcentage de répondants avait changé leurs habitudes de déplacement depuis qu'ils avaient emménagé, habituellement en empruntant davantage les transports en commun pour se rendre au travail et en se déplaçant plus souvent qu'avant à pied pour faire leurs courses. Bien que le pourcentage de résidents empruntant les transports en commun pour se rendre au travail ait été considérablement plus élevé que la moyenne, il se peut que la plupart des répondants aient choisi cet emplacement pour rendre l'utilisation de leur mode de transport existant plus commode. Le changement le plus important a été relevé à Time, où 21 % des répondants utilisaient les transports en commun plus souvent qu'avant pour se rendre au travail et où 60 % marchaient plus souvent pour faire leurs courses.

10. Est-ce que les occupants sont satisfaits, et quels compromis ont-ils faits?

- Les taux de satisfaction étaient élevés dans tous les ensembles résidentiels. Ils étaient les plus élevés pour la conception, l'aspect et la taille du logement, les commodités que l'on peut trouver dans le quartier et la conception et l'aspect du quartier. Même les caractéristiques ayant affiché les taux de satisfaction les plus bas (stationnement et coût du logement) ont obtenu une cote de plus de 75 %.
- Tous les répondants dans tous les ensembles résidentiels ont indiqué que le chemin menant à la station de transport en commun était assez ou très commode et agréable. Les caractéristiques particulières qui rendaient le chemin agréable sont les trottoirs sécuritaires le long de la rue, les arbres et autres éléments de l'aménagement paysager le long du chemin et les allées piétonnières séparées de la rue. Ce sont les parcs et les commodités en cours de route qui ont obtenu les taux les plus bas.
- La plupart des répondants de chaque ensemble résidentiel ont dit que leur logement précédent se trouvait dans une zone de plus faible densité d'occupation que leur habitation actuelle. La plupart ont dit payer plus pour ce logement que pour leur ancien. Environ le tiers de ces répondants ont affirmé qu'ils avaient accepté de payer davantage à cause de l'accès au transport en commun, environ le tiers en raison de l'accès aux commodités du quartier, et la moitié à cause des caractéristiques architecturales ou de conception du logement même⁵.

CONCLUSIONS

En ce qui concerne l'AATC, il n'existe pas de formule unique. Ces études de cas montrent que les AATC peuvent comprendre un large éventail de types de logements, depuis les tours d'habitation jusqu'aux maisons individuelles, selon le contexte urbain et le marché. Tous les aménagements étudiés sauf un se sont avérés une réussite sur le plan financier pour le promoteur. Ils démontrent qu'un modèle d'aménagement réussi axé sur le transport en commun peut inclure une vaste gamme de types d'habitations et de densités, y compris des maisons pour accédants et des habitations haut de gamme et aussi bien des maisons

⁵ Les répondants pourraient avoir choisi plus d'une réponse.

individuelles que des appartements dans des tours d'habitation. Ces études de cas montrent aussi que l'étendue des ensembles aménagés en fonction du transport en commun peut être petite ou grande, allant de 0,45 ha (1,1 acre) dans le cas de Short Street à 73 ha (180 acres) dans le Village de la Gare.

Les municipalités ont joué un rôle important au niveau de la planification locale dans bon nombre des aménagements. Par exemple, on a cerné l'occasion d'aménager un AATC autour d'une station particulière de transport en commun, intégré ce projet dans un plan, zoné les terrains à cette fin et suscité l'intérêt des promoteurs. Leurs efforts ont ainsi clairement indiqué aux promoteurs le type d'aménagement que la municipalité souhaitait. Même dans le cas des projets proposés à l'origine par les promoteurs, les municipalités ont coopéré avec les promoteurs, par exemple, en assouplissant les exigences relatives au stationnement et au zonage et en partageant les coûts des équipements collectifs et des infrastructures.

Bien que les AATC doivent une partie de leur succès à la collaboration étroite entre le promoteur et la municipalité, la société locale de transport a participé de façon significative aux projets dans quelques cas seulement. Le Village de la Gare est un exemple dans lequel la gare ferroviaire est le point de mire de l'aménagement. The Bridges en est un autre, les liens piétonniers et les améliorations de la sécurité aux abords la gare de TLR adjacente ayant été réalisés dans le cadre du projet global.

Souvent, la conception de la station de transport en commun n'est pas bien coordonnée avec le projet d'aménagement, parce que la société locale de transport est habituellement responsable de la conception et de l'aménagement de la zone adjacente à la station et que ce travail se fait habituellement avant l'aménagement du quartier. Toutefois, on assiste dans la région de Vancouver à une augmentation du degré de coopération entre la société de transport, les municipalités locales et les promoteurs relativement à la coordination de tous les aspects de la conception des zones urbaines, ce qui se traduit par des modèles mieux intégrés. Une meilleure intégration de la conception des stations de transport en commun et des quartiers environnants aiderait à rendre les liens piétonniers encore plus accessibles, commodes et attrayants. Cela

permettrait peut-être aussi de prendre des initiatives réellement innovatrices en matière de transport en commun, comme les laissez-passer gratuits offerts à tous les résidents de l'ensemble résidentiel Short Street.

Une participation efficace du public est essentielle au succès de l'aménagement. Bien que les résidents des quartiers hésitent souvent, au début, à accepter les changements proposés de la densité et de la mixité des utilisations du sol, la participation du public tout au long de l'aménagement a généralement permis de calmer ses préoccupations. Le personnel des services d'urbanisme municipaux a joué un rôle clé en recueillant les avis du public et en trouvant des solutions acceptables aussi bien pour les promoteurs que pour la collectivité.

Les occupants interrogés avaient tendance à avoir un revenu supérieur et moins de personnes par ménage que la moyenne pour la région, avec certaines exceptions. Dans la plupart des aménagements, le nombre de voitures appartenant aux répondants était supérieur à la moyenne pour la région, mais le pourcentage d'occupants utilisant les transports en commun pour se rendre au travail était pourtant considérablement plus élevé. Les répondants avaient tendance à être plus jeunes que la moyenne, bien qu'ils aient été plus âgés dans deux aménagements. Un petit pourcentage de répondants avaient changé leurs habitudes de déplacement depuis qu'ils avaient emménagé à cet endroit. Par exemple, ils utilisaient plus souvent les transports en commun pour se rendre au travail et en se déplaçant plus souvent qu'auparavant à pied pour faire leurs courses. La plupart vivent dans un type de logement à densité plus forte que celle de leur logement précédent, même s'ils le payaient plus cher, et ils mentionnaient le plus souvent l'emplacement comme facteur ayant motivé leur choix. Ce fait, de même que le succès financier de ces aménagements en fonction des transports en commun, démontre qu'il est possible, grâce aux avantages offerts, d'attirer une clientèle qui n'était pas auparavant habituée à vivre dans une forme de logement à forte densité d'occupation. La conception de grande qualité, le caractère du quartier et la proximité des commodités et des transports en commun sont des facteurs clés pour attirer les résidents (voir la figure 17).

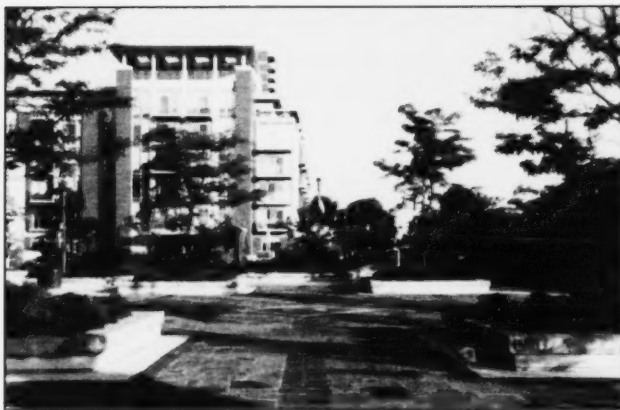


Figure 17 Une esthétique urbaine de grande qualité, des espaces ouverts publics et des réseaux piétonniers disséminés dans Port Credit Village rendent encore plus attrayants les logements de densité plus grande. Les occupants des ensembles axés sur le transport en commun ayant fait l'objet des études de cas étaient généralement prêts à renoncer au logement de faible densité pour bénéficier d'un quartier bien conçu et très bien situé.

Dans bien des cas, il a été difficile d'intégrer des caractéristiques non standard de la conception des rues, comme la plantation d'arbres le long des rues plus étroites. Ceci, de même que les réductions des exigences visant le stationnement, a nécessité une collaboration entre différents services municipaux, ce qui a demandé plus de temps et d'effort. Dans tous les cas ayant fait l'objet de ces études, des améliorations ont été apportées au milieu piétonnier ainsi qu'aux liens piétonniers menant à la station de transport en commun.

Pour obtenir plus de détails sur les études de cas individuelles, consulter le http://www.cmhc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/amcodu_007.cfm. Elles font partie d'une série de plus de 60 études de cas de la SCHL sur la densification des quartiers, le réaménagement des terrains contaminés et sous-utilisés et les aménagements axés sur le transport en commun.

Directrice de projet à la SCHL : Susan Fisher

Consultants pour le projet de recherche : Robert Barrs,
HB Lanark Consultants, Ltd.

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Pour consulter d'autres feuillets *Le Point en recherche* et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web au

www.schl.ca

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario)
K1A 0P7

Téléphone : 1-800-668-2642

Télécopieur : 1-800-245-9274

©2009, Société canadienne d'hypothèques et de logement
Imprimé au Canada
Réalisation : SCHL

24-11-09

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.